



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 271, DE 2023

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana), para inserir o transporte remunerado privado individual de passageiros com motocicleta.

Autor: Deputado AMOM MANDEL

Relator: Deputado ZÉ TROVÃO

I - RELATÓRIO

Submetem-se à apreciação da Comissão de Viação e Transportes (CVT), nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), o Projeto de Lei nº 271, de 2023, de autoria do Deputado Amom Mandel, e o Projeto de Lei nº 897, de 2023, de autoria do Deputado Coronel Meira, ambos voltados à regulamentação do transporte remunerado privado individual de passageiros realizado por motocicletas.

As proposições visam alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para incluir expressamente a possibilidade de prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros por condutores habilitados na categoria "A" do Código de Trânsito Brasileiro.

Para tanto, os projetos propõem a alteração do inciso I do art. 11-B da Lei nº 12.587, de 2012, de modo a contemplar a habilitação na categoria "A" entre os requisitos exigidos para o exercício da atividade.

As matérias foram distribuídas para exame de mérito pelas Comissões de Desenvolvimento Urbano (CDU) e de Viação e Transportes (CVT), bem como para análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), nos termos do art. 54 do RICD. As proposições estão sujeitas à



apreciação conclusiva pelas Comissões, na forma do art. 24, inciso II, do Regimento Interno, e tramitam sob o regime ordinário previsto no art. 151, inciso III, do mesmo diploma regimental.

Em 4 de outubro de 2023, a Comissão de Desenvolvimento Urbano aprovou as proposições na forma de Substitutivo apresentado pelo Relator, Deputado Abilio Brunini consolidando o conteúdo dos projetos em texto único.

No âmbito desta Comissão de Viação e Transportes, foi designado Relator o Deputado Neto Carletto em 19 de junho de 2024. O parlamentar apresentou parecer pela aprovação das matérias, na forma do Substitutivo aprovado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, em 23 de abril de 2025. Posteriormente, em 21 de outubro de 2025, apresentou nova versão do parecer, promovendo ajustes pontuais ao texto anteriormente apresentado.

Em 10 de junho de 2026, o Deputado Neto Carletto deixou a relatoria da matéria, ocasião em que foi designado Relator o Deputado Zé Trovão para prosseguimento da análise e apresentação de parecer perante esta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

As proposições em análise têm por objetivo alterar o inciso I do art. 11-B da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para incluir os condutores habilitados na categoria “A” entre aqueles aptos a prestar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros por intermédio de plataformas tecnológicas.

Conforme ressaltado pelos autores, a redação atualmente vigente do dispositivo legal passou a exigir, para o exercício da atividade, Carteira Nacional de Habilitação na categoria “B” ou superior, circunstância que acabou por excluir os condutores de motocicletas do âmbito de incidência da norma. Tal restrição decorreu da redação conferida pela Lei nº 13.640, de 2018, que regulamentou o transporte remunerado privado individual de passageiros, sem contemplar expressamente a realidade operacional dos serviços prestados por veículos de duas rodas.

A exclusão dos condutores habilitados na categoria “A” gera insegurança jurídica para uma atividade econômica amplamente difundida em diversas cidades brasileiras, além de restringir opções de mobilidade urbana à população. O transporte de passageiros por motocicletas,



intermediado por plataformas digitais, consolidou-se como importante alternativa de deslocamento, especialmente em localidades marcadas por congestionamentos urbanos e deficiência na oferta de transporte coletivo.

Cumprе destacar, ainda, que o parecer anteriormente apresentado nesta Comissão inclui dispositivo acrescentando o § 2º ao art. 11-B da Lei nº 12.587, de 2012, conferindo aos Municípios a possibilidade de restringir ou proibir a atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros por motocicleta quando constatado risco ao consumidor.

Embora reconheçamos a preocupação legítima com a segurança dos usuários e com a redução dos índices de acidentes de trânsito, entendemos que a referida alteração não encontra respaldo adequado no atual ordenamento jurídico e mostra-se incompatível com a orientação jurisprudencial consolidada pelo Supremo Tribunal Federal.

Com efeito, o Supremo Tribunal Federal, ao apreciar a matéria relativa à regulamentação dos serviços de transporte individual intermediados por plataformas digitais, firmou entendimento no sentido de que restrições ou proibições genéricas ao exercício da atividade econômica somente se justificam em situações excepcionais e devidamente fundamentadas, em observância aos princípios constitucionais da livre iniciativa, da livre concorrência e da liberdade profissional.

Nesse contexto, a previsão de autorização legislativa para que o ente municipal possa proibir a atividade com fundamento genérico na existência de risco ao consumidor revela-se excessivamente ampla e suscetível a interpretações que comprometam a segurança jurídica do setor. Ademais, a natureza da atividade econômica não autoriza, por si só, a imposição de vedações abstratas e genéricas, especialmente quando inexistente demonstração objetiva de incompatibilidade entre a prestação do serviço e o interesse público.

Importa ressaltar que a gestão dos riscos inerentes à atividade deve ocorrer por meio da regulamentação, da fiscalização e da adoção de medidas voltadas à segurança viária, e não mediante a supressão integral da atividade econômica. A vedação indiscriminada do serviço pode produzir efeitos adversos sobre a geração de renda, a livre escolha dos consumidores e a oferta de alternativas de mobilidade urbana, sem que haja garantia de resultados efetivos na redução da acidentalidade.

Por sua vez, o Substitutivo aprovado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano promove solução equilibrada para a matéria, conferindo reconhecimento jurídico à atividade e corrigindo lacuna normativa existente na legislação vigente, sem criar restrições incompatíveis com os

de
e
de
Apresentado em: 15/06/2026 11:13:23.343 - CVT
PRL 3 CVT => PL 271/2023

PRL n.3



princípios constitucionais que regem a ordem econômica.

Dessa forma, considerando a relevância social e econômica da atividade, a necessidade de conferir segurança jurídica aos prestadores de serviço e aos usuários, bem como a adequação do texto aprovado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 271, de 2023, e do Projeto de Lei nº 897, de 2023, apensado, na forma do Substitutivo aprovado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano.

Sala da Comissão, em de junho de 2026.

Deputado ZÉ TROVÃO
Relator

Apresentação: 15/06/2026 13:34:33 - CVT
PRL 3 CVT => PL 271/2023

PRL n.3



* C D 2 6 5 5 2 2 6 7 4 3 0 *